

# 特集にあたって -- シェアリング・エコノミー：途上国への広がり（特集 シェアリング・エコノミー -- 新たなビジネスとサービスのかたちを探る）

著者	小島 道一
権利	Copyrights 日本貿易振興機構（ジェトロ）アジア経済研究所 / Institute of Developing Economies, Japan External Trade Organization (IDE-JETRO) <a href="http://www.ide.go.jp">http://www.ide.go.jp</a>
雑誌名	アジ研ワールド・トレンド
巻	267
ページ	2-5
発行年	2017-12
出版者	日本貿易振興機構アジア経済研究所
URL	<a href="http://hdl.handle.net/2344/00049796">http://hdl.handle.net/2344/00049796</a>

## 特集にあたって

## ——シェアリング・エコノミー：途上国への広がり——

小島道一

最近、日本でもシェアリング・エコノミーに関するニュースが増えてきている。

2017年6月には、住宅宿泊事業法（民泊新法）が制定された。これまでは、有償での宿泊については、旅館業法に違反すると考えられていた。旅館業を営もうとする者は、都道府県知事の許可が必要である。また、許可にあたっては、施設の構造が政令で定める基準を満たしているなどの条件があった。住宅宿泊事業法の制定により、年間180日を上限として、宿泊を提供できることとなる。施行日は1年以内となっており、2018年前半には施行される見込みである。

自転車のシェアリング・サービスについては、NTTドコモ系列のドコモ・バイク・シェアが千代田区など東京7区（さらに1区で準備中、2017年9月16日時点）、横浜、仙台、広島でサービスを提供しているのに加え、甲府、神戸、尾道などでシステムの提供を行っている。また、中国で自転車シェアリングを展開してきたMobikeが、2017年8月23日から札幌市で自転車のシェアリング・サービスを開始した。

自動車については、タイムズカープラス、オリックスカーシェアといったレンタカー・サービスの延長と考えられるサービスの加入者が徐々に増加している。大手3社の会員数の合計は、2017年に100万人を突破した。

カー・シェアが、スマホなどを使ってレンタカーの貸し出しの場所を多くするなど、利便性を高めているのに対して、ライド・シェアは、タクシーのように目的地まで乗せていってくれるサービスである。海外では、ウーバー（Uber）が世界的に有名であるが、日本でも、京丹後市で道路運送法の「公共交通空白地有償運送規定」にもとづくサービスが、2016年5月から始まっている。

## ●シェアリング・エコノミーの定義・対象・特徴

総務省の情報通信白書（平成28年度版）では、シェアリング・エコノミーを「個人が保有する遊休資産を、インターネットを介して他者も利用できるサービス」と定義している。しかし実際には、企業が保有しているものを貸し出すケースも、シェアリング・エコノミーの一部と考えられている。日本などのシェア自動車、中国のシェア自転車など、これまでのレンタル・ビジネスに近いものも含んでいる。これらのビジネスで提供されている自動車や自転車は、新たに投資を行い調達されたものが多いと考えられ、個人の遊休資産が提供されているとは言えない。

欧州では、シェアリング・エコノミーを Collaborative Economy（協調経済）と呼んでいる。欧州委員会の定義では、「財・サービスの一時的な利用のため、オープンな市場を提供する共通プラットフォームによって取引を手助けするビジネスモデル」であり、提供される財・サービスは、個人が提供する場合もあると定義しており、個人の遊休資産に限定されているわけではない。

ネットでの中古品販売、クラウド・ファンディングなどもシェア・ビジネスの範囲に含まれている。さらに、人々の時間や能力のシェアをサポートする事業もシェアリング・エコノミーの一部と考えられている。

これらのシェアリング・エコノミーの広がりを支えているのが、スマートフォンに代表されるモバイル端末の普及、電子決済システム、IOTなどのテクノロジーの発展である。これらの技術の発展により、シェアできるものを保有している人と、それを利用したい人を容易に結びつけられるようになった。供給者と消費者を結びつけるのが、UberやAirbnbなどのプラットフォームである。

## ●日本の政府による取組

シェアリング・エコノミーに関する取組は、日本では始まったばかりである。2016年6月に政府がとりまとめた「日本再興戦略2016——第4次産業革命に向けて——」では、具体的な施策のなかで、シェアリング・エコノミーが取り上げられており、その健全な発展に向けて協議会を立ち上げ、必要な措置を取りまとめることが盛り込まれた。2016年7月には、内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室長の下に、シェアリング・エコノミー検討会議が設置され、同年11月には中間報告書がまとめられた。さらに2017年1月には、内閣官房にシェアリング・エコノミー促進室が設置された。2017年6月に発表された「未来投資戦略2017——Society 5.0の実現に向けた改革——」では、シェアリング・エコノミーを活用する地方公共団体の事例を、2017年度中に少なくとも30地域で創出することが目標に掲げられている。

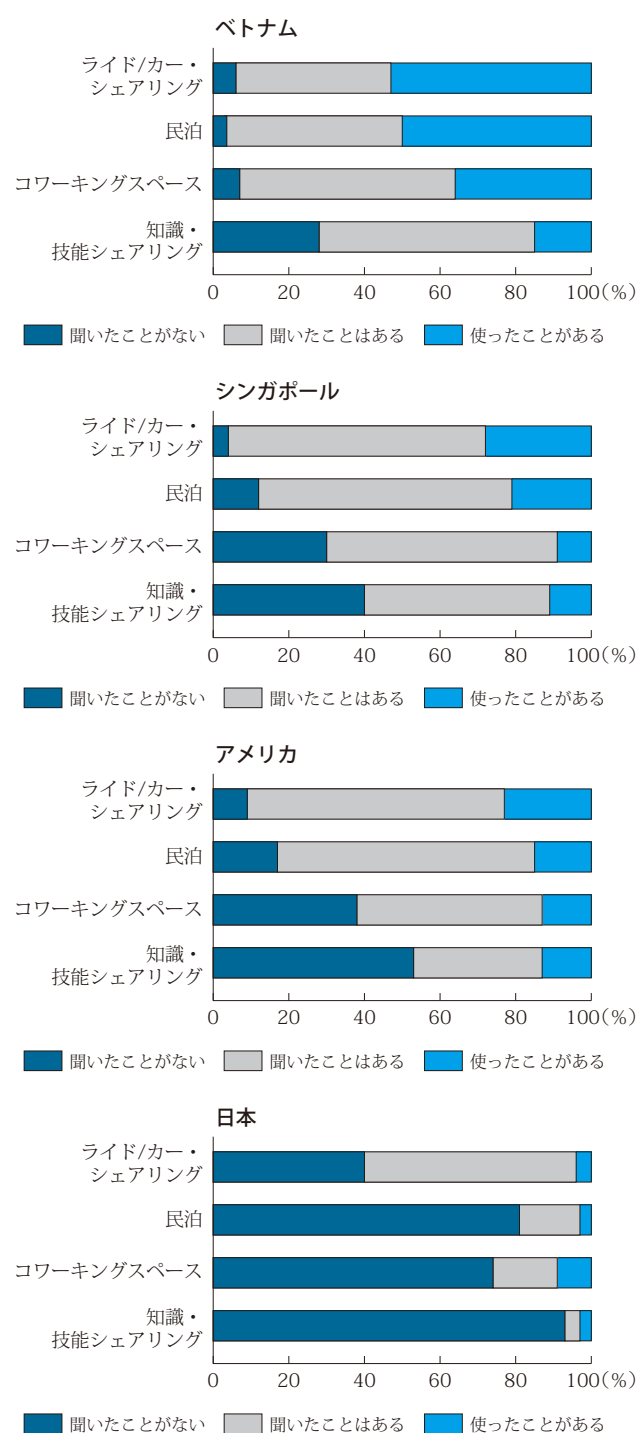
## ●日本におけるシェアリング・エコノミーの認知度

上述のように、シェアリング・エコノミーに関する取組が日本でも始まってきているが、シェアリングに関する認知度はまだまだ低い。Rakuten AIPが、アメリカ、シンガポール、ベトナム、日本を対象に行ったシェアリングの利用や認知に関する調査では、日本は他の3カ国と比較して、シェアを利用した経験のある人の割合は低く、また、シェアリングに関する認知も低いことが指摘されている（図1参照）。また、ニールセンが2013年の第3四半期に行った、世界60カ国、3万人以上を対象とした調査では、個人資産を共有／貸し出すことに消極的な人の割合は、世界全体で32%であったのに対して、日本は75%にも上り、世界で最もシェアに消極的と評価されている（参考文献①）。

## ●アジアや途上国におけるシェアリング・エコノミーの認知度

一方、アジア諸国は、日本と比べてシェアリング・エコノミーの認知度や利用する人の割合が高くなっている。先のニールセンの調査にもとづくと、シェアに消極的な消費者の割合は、タイでは12%、フィリピンでは14%、インドネシアで18%など非常に低く、日本の75%とは大きく異なっている。先のRakuten AIPの調査結果でも、ベトナムとシンガポールは、ライド／

図1 シェアリングの利用および認知度



（出所）参考文献⑦をもとに筆者作成。

カーシェア、アパート/ホームシェアを利用したことのある人の割合が、アメリカを上回っている。質問の内容が異なるものの、EUROMONITORによるEU諸国における調査結果（参考文献③）と比べても、ベト

ナムやシンガポールの利用者の割合は高い水準となっている。

## ●日本におけるシェアリング・エコノミーへの認識の低さの背景

日本におけるシェアリング・エコノミーの認知度の低さの1つの理由は、法令等の関係で、これまで、シェアリング・ビジネスが限定的にしか利用できなかった点にある。既存の法令とシェアリング・エコノミーとの衝突は、海外でシェアリング・エコノミーの先駆けとなった事業でも直面してきた問題である。民泊のプラットフォームであるエアビーアンドビー（Airbnb）は、2013年にニューヨーク州の不法ホテル取締法に基づき、民泊のホストの情報を提供するようにニューヨーク州司法長官に求められた。ライド・シェアのリフト（サンフランシスコ）は、タクシーサービスを提供する法的な許可が下りていなかった2012年には、「利用料」を徴収することはできず、代わりに、送迎してくれたお返しに、「募金」するようアプリが促すという仕組みだったという（参考文献④）。既存の法令を修正していくことが、シェアリング・エコノミーの発展の条件といえる。

また、日本では多くの企業や公的機関で、副業を認めていない。シェアリング・エコノミーには副業ともみなせる側面があり、副業の禁止は、製品・サービスの供給を減らす効果があると考えられる。

さらに、シェアリングにあたっての利便性も重要である。丸川は、中国と日本のシェア自転車の利便性を比較し、中国のシェア自転車の方が優れていると指摘する（参考文献④）。中国では、スマホを2タッチするだけ、5秒程度で利用できるのに対して、日本のドコモ・バイクシェアでは、スマホに20～30回タッチしなければならない、1分以上かかってしまう。シェア・サービスの利便性も、シェアが普及するかどうかに影響することとなる。

## ●発展途上国でのシェアリング・エコノミーの急速な広がり背景

一方、発展途上国でのシェアリング・エコノミーの広がり背景には、先進国ほど、さまざまな制度が構築されていなかったり、規制等があっても取り締まりが十分に行われていないことが背景の1つにあると考

えられる。

タクシーに乗った際に日本では値段交渉をすることはないが、インドネシアやベトナム、タイなど、多くの国で行先を告げて値段交渉することが少なくない。相場がわからなければ、ぼられることになる。ライドシェア・サービスを使えば、スマホ上で値段が表示され、金額が乗車前にはっきりするので、手間がかからない。既存のタクシーに比べ、利便性がよい。

シェアリング・エコノミーと競合する既存サービスの利便性や質が劣っていれば、シェアリング・エコノミーによるサービスがより早く普及することになる。アジアの発展途上国でシェアリング・サービスの認知度や利用者割合が高い背景には、既存サービスの質に問題があるといえる。

また、多くの途上国では、失業率が高いこともシェアリング・エコノミーの供給者を増やす効果があると考えられる。

## ●質の担保のために

タクシーやホテルなどのサービスにしろ、さまざまな製品にしろ、質の悪いものが提供されないように、規格や許可、資格といった形で品質を保証する制度が作られている。シェアリング・エコノミーでは、利用者が提供されたサービスや製品を評価し、他の利用者と共有することにより、質を担保するしくみが作られている。

逆に、利用者側も評価されるしくみが組み込まれている場合もある。利用の仕方が評価・共有されることで、利用者側のモラル・ハザードを抑制することが期待されている。

## ●シェアリング・エコノミーとサーキュラー・エコノミー

シェアリング・エコノミーは資源の節約になる可能性がある。EUの欧州委員会は2015年12月に、「サーキュラー・エコノミー・パッケージ」を採択した。同パッケージはリサイクルの推進、食品廃棄物の半減、排水再利用の推進などを掲げ、日本の循環型社会形成推進基本法を拡大したような内容を持つ。サーキュラー・エコノミーのアクションプランでは、生産、消費、廃棄物などの分野ごとにEUとして取り組むべき内容が挙げられている。シェアリングは、消費の章



のなかで、サーキュラー・エコノミーにつながるイノベーションの1つとして取り上げられている。

シェアリング・エコノミーにより製品の設計も変化する可能性がある。参考文献⑤は、中国のシェア自転車が耐久性のある部品を使用しており、質の向上の契機になっていると指摘している。故障しにくい部品を使うことで1台あたりの走行距離を延ばし、修理などにかかる費用を抑える狙いがあると考えられる。

また、国際的なコンサルタント企業であるアクセンチュア・ストラテジーは、サーキュラー・エコノミーのビジネスモデルとして、再生可能原材料や生分解性物質を原材料とする「サーキュラー型のサプライ・チェーン」、廃棄物とみなされていたものを利用する「回収とリサイクル」、修理や再製造による「製品寿命の延長」、製品の販売からサービスを代価として収入を得る「サービスとしての製品」とともに、「シェアリング・プラットフォーム」を挙げている（参考文献⑥）。シェアリングにより経済全体の製品量が減少することで、資源投入量も減少することが期待されている。

その一方で、中国では、各地でシェア自転車が大量に供給、駐車されて交通の障害となったり、それらが撤去され、廃棄物となっていると報道されている。日本の放置自転車と同様の問題が、シェア自転車にも発生するというを示している。シェアリング・エコノミーの浸透が、環境負荷の低減につながるような制度設計が必要となる。

### ●シェアリング・エコノミーの生み出す新たな課題

シェアリング・エコノミーの課題として、社会保障や税金の問題がある。シェアリング・エコノミーは、多くの個人事業主を生み出す可能性があり、複数の仕事をこなす人も出てくると考えられる。失業保険、医療保険といった社会保障制度をどのように構築するか、また、どのように課税するかが課題となる。多くの途上国では社会保障や税制が十分に整備されていない場合も多く、制度構築に当たって先進国以上に困難がともなう可能性がある。

(こじま みちかず／アジア経済研究所 新領域研究センター)

### 《参考文献》

- ① ニールセン「プレスリリース『シェアリングエコノミー』を歓迎する東南アジア、消極的な日本——ニールセン シェアコミュニティに関するグローバル調査の結果を発表——」(<http://www.nielsen.com/jp/ja/press-room/2014/nielsen-global-share-economy-may2014.html>)。
- ② ——「シェアリングエコノミーへの期待——新たな経済の取引通貨は『評判』と『信頼』——」(<http://www.nielsen.com/content/dam/nielsenglobal/jp/docs/report/2014/Jp%20Nielsen%20Global%20Share%20Community%20Report%20---%20May%202014%20pdf.pdf>)。
- ③ EUROMONITOR, “The Use of Collaborative Platforms,” European Commission 2016 “A European Agenda for the Collaborative Economy,” SWD (2016) 184.
- ④ Sundararajan, Arun, *The Sharing Economy : The End of Employment and the Rise of Crowd-Based Capitalism*. The MIT Press, 2016 (門脇弘典訳『シェアリングエコノミー』日経BP社、2016年)。
- ⑤ 丸川知雄「中国経済事情——自転車シェアリングが中国で成功し、日本で失敗する理由——」*Newsweek*, 2017年9月13日 ([http://www.newsweekjapan.jp/marukawa/2017/09/post-31\\_4.php](http://www.newsweekjapan.jp/marukawa/2017/09/post-31_4.php))。
- ⑥ 駒形哲哉「シェアリングエコノミーの中国的展開——インターネットプラス・供給側構造的改革・共享单车——」『東亜』2017年6月号、76～87ページ。
- ⑦ Lacy, Peter and Jacob Rutqvist, *Waste to Wealth : The Circular Economy Advantage*. Palgrave Macmillan, 2015 (アクセンチュア・ストラテジー訳『サーキュラー・エコノミー——デジタル時代の成長戦略——』日本経済新聞出版社、2016年)。
- ⑧ Rakuten AIP, “Can Sharing Economy Succeed in Asia? Consumer Acceptance of Uber, Airbnb in Asia,” 2017 (<https://www.aip-global.com/can-sharing-economy-succeed-in-asia-consumer-acceptance-of-uber-airbnb-in-asia/>)。